



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

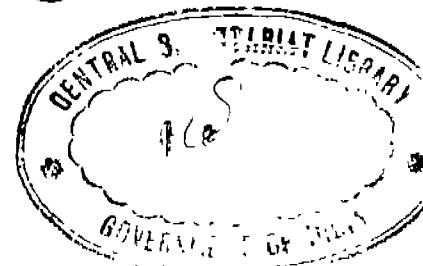
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 61 ]

नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 9, 2001/फाल्गुन 18, 1922

No. 61]

NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 9, 2001/PHALGUNA 18, 1922



महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 मार्च, 2001

सं. टीएएमपी/82/2000-जेएनपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन न्यास एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार मैसर्स सप्राट शिपिंग एण्ड ट्रांसपोर्ट सिस्टम प्रा. लि. द्वारा अपने टैंकर "थेमेरा" के खराब निष्यादन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्रन न्यास द्वारा अधिरोपित दंडस्वरूप बर्थ किराये के संबंध में प्रस्तुत अभ्यावेदन का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/82/2001-जेएनपीटी

मैसर्स सप्राट शिपिंग एण्ड ट्रांसपोर्ट सिस्टम प्रा० लि०

आवादक

### वनाम

जवाहर लाल नेहरू पत्रन न्यासा (जेएनपीटी)

प्रत्यार्पी

### आदेश

(14 फरवरी 2001 को पारित)

मैसर्स सप्राट शिपिंग एण्ड ट्रांसपोर्ट सिस्टम प्रा० लि० ने अपने टैंकर "थेमेरा" के 26 अप्रैल 2000 से 1 मई 2000 तक जवाहर लाल नेहरू पत्रन न्यास (जेएनपीटी) पर रहने के दौरान खराब निष्यादन के लिए जेएनपीटी द्वारा अधिरोपित दंडस्वरूप बर्थ किराये के संबंध में अभ्यावेदन प्रस्तुत किया है।

(1)

21 मैरसस सिग्नल एण्ड ट्रासपोर्ट सिस्टम प्रा० लि० ने अपने आवेदन मे कहा है कि टैकर थेमर० 26 अप्रैल 2000 को 16,500 मीट कार्बन ब्लॉक फीड स्टॉक (सीबीएफएस) उतारने जेएनपीटी पर आया । प्रचालन के दौरान माल उत्तराई की दर उस दर से काफी कम रही जो उनके द्वारा जेएनपीटी पर लाए जाने वाले कार्बन ब्लॉक फीड स्टॉक के अन्य जलयानो द्वारा जेएनपीटी पर प्राप्त की जाती रही है । प्रारम्भ मे आवेदक ने यह सोचा कि कार्गो तापमान अपेक्षित चार्टर पार्टी के तापमान से कम है और इसीलिए माल उतारने की दर कम है । बाद मे जब चार्टर पार्टी तापमान प्राप्त किया गया तब भी माल उत्तराई दर मे कोई प्रत्यक्ष वृद्धि नहीं हुई ।

22 कार्गो के पोतवाहक ने आवेदक को सूचित किया कि पूर्व मे पोतलदान किया गया समस्त कार्गो कम श्यानता वाला है जबकि संबंधित जलयान द्वारा लाया गया कार्गो अधिक श्यानता वाला है । आवेदक को पोतवाहक द्वारा यह भी सूचना दी गई कि तापमान को पर्याप्त मात्रा मे बढ़ाए बिना अधिक माल उत्तराई दर प्राप्त नहीं की जा सकती , और इस कार्गो के तापमान को एक बिंदु से अधिक बढ़ाने मे विस्फोट होने का अतर्निहित खतरा है । आवेदक ने इन सभी कारणों की रिपोर्ट जेएनपीटी के अधिकारियों को दी है ।

23 जेएनपीटी ने जलयान को खराब निष्पादन के कारण दर्थ से हटाने का प्रयास किया । परतु सीमा शुल्क ने अनुमति नहीं दी , और इसीलिए जलयान को चालू दर पर माल को पूरा उतारना पड़ा और फिर 1 मई 2000 को प्रस्थान कर गया ।

24 आवेदक को तीन दिन के 25,10,541/- रु० के दडस्वरूप बर्थ किराये का जेएनपीटी से बिल मिला ।

25 इस परिप्रेक्ष मे आवेदक ने विचारार्थ निम्नलिखित तर्क दिए -

- (i) जेएनपीटी के बिल मे उल्लिखित दड स्वरूप बर्थ किराया प्रभार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा राजपत्र मे अधिसूचित प्रशुल्क नहीं था ।
- (ii) जेएनपीटी द्वारा जारी 7 मार्च 2000 के व्यापार नोटिस के उपबंध गलत ढग से लागू किए गए थे । व्यापार नोटिस मे केवल जलयान पर खराब निष्पादन के लिए दड स्वरूप बर्थ किराये का उपबंध उस स्थिति मे लागू होता है जब यदि जलयान तापन व्यवस्थाओं के अनुकूल न हो ।
- (iii) कार्गो प्रचालन के तीन बार बद होने पर दड स्वरूप बर्थ किराये की माग की जाती है हालाकि ऐसा माल उत्तराई की दर धीमी होने के कारणों को दूर करने के लिए किया गया है ।

- (iv) जेएनपीटी ने 15 मिनट की एक कामबदी के लिए बिल भेजा है जबकि जेएनपीटी के अधिसूचित प्रशुल्क मे यह उल्लेख है कि दडस्वरूप बर्थ किराया तब प्रभारित किया जाता है जब कामबदी 2 घंटे से अधिक की हो ।
- (v) कामबदी तथा कामबदी के साथ-साथ खराब निष्पादन के लिए बिल भेजना एक या बिना किसी दोष के लिए दुगुनी सजा है ।

3 सम्प्राट शिपिंग का अभ्यावेदन जेएनपीटी के उनके अभिमत जानने के लिए भेजा गया । अभ्यावेदन मुम्बई और न्हावा-शीवा शिप-इटरमाडल एजेट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए), बम्बई वाणिज्य एवं उद्योग चैम्बर (बीसीसीआई) और भारतीय मर्चेट चैम्बर (आईएमसी) को भी परिचालित किया गया । उनसे प्राप्त अभिमतों का सार इस प्रकार है -

#### जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) जेएनपीटी ने पत्तन सबधित प्रयोक्ताओं से परामर्श करके और उनसे विचार-विमर्श करने के बाद, थोक मे द्रव कार्गो ले जाने वाले जलयानों के लिए कुछ निष्पादन पैरामीटर बनाए हैं । उन्हे 7 मार्च 2000 के व्यापार नोटिस मे शामिल किया गया था । इन निष्पादन पैरामीटरों की कार्गो के पैटर्न, पार्सल के माप और जलयानों के प्रकार के आधार पर समय-समय पर समीक्षा एवं सशोधन किया जाता है ।
- (ii) यदि द्रव कार्गो लाने वाला जलयान अपने किसी दोष के कारण निष्पादन स्तर प्राप्त नहीं कर पाता है तो जेएनपीटी को उस जलयान को बर्थ से बाहर करने और जलयान को बर्थ के लिए इतजार करने देने का अधिकार है । विकल्प के तौर पर, बर्थ मे ठहरने की अतिरिक्त अवधि के लिए अधिसूचित प्रशुल्क के अनुसार दडस्वरूप बर्थ किराया प्रभार वसूल किया जाता है । ऐसा करने का निर्णय पत्तन और पत्तन के प्रयोक्ताओं के समग्र हित मे किया गया था जिससे निष्पादन के न्यूनतम स्तर को बनाए रखा जा सके और पत्तन सुविधाओं का बेहतर उपयोग किया जा सके ।
- (iii) प्रयोक्ताओं का दडस्वरूप बर्थ किराया प्रभारों मे छूट देने के लिए पत्तन को अपील करने का विकल्प प्राप्त है बश्त निष्पादन मे असफलता ऐसे कारणों से हुई हो जो उनके नियंत्रण से बाहर हो । न्यासी बोर्ड को महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अधीन ऐसे मामलो पर विचार करने का अधिकार प्राप्त है । इस मामले मे जलयान पर तापन सिस्टम के पर्याप्त न होने के कारण जलयान माल उत्तराई दर प्राप्त नहीं कर सका और इसीलिए उस पर दडस्वरूप बर्थ किराया प्रभार लगाया गया । जलयान एजेटो ने पत्तन को दडस्वरूप बर्थ किराया प्रभारों मे छूट देने के लिए लिखित अभ्यावेदन प्रस्तुत किया और पत्तन ने उपर्युक्त कारणों से उनकी अपील खारिज कर दी ।

(iv) समझ मे नही आता कि सप्राट शिपिंग ने ऐसे मामले मे महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण को क्यो लिखा है जबकि यह मामला महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अर्तात आता है और प्रशुल्क के निर्धारण का मामला नही है ।

#### मुंबई एवं न्हावा-शीवा इंटरमोडल एजेंट्स एसोसिएशन (एमएएनएसए)

(i) जेएनपीटी एक परिपत्र के प्राधिकार पर दडस्वरूप बर्थ किराया वसूल नही कर सकता क्योकि यह एक प्रकार से प्रशुल्क मे परिवर्तन होगा और प्रशुल्क मे किसी भी संशोधन के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 के अनुसार महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन लेना आवश्यक है ।

(ii) सप्राट शिपिंग द्वारा माल की धीमी गति से उत्तराई के कारण कार्गो की अतर्निहित क्वालिटी के संबंध मे प्रस्तुत किए गए तर्को को तब तक स्वीकार नही किया जा सकता जब तक पत्तन के पास उनके रिकार्ड मे अन्य तथ्य न हो । इसके अतिरिक्त 15 मिनट की कामबंदी के लिए भी बिल बनाया गया है, पत्तन की यह कार्रवाई मनमानी और अन्यायपूर्ण लगती है और महापत्तन न्यास अधिनियम के कार्यक्षेत्र से बाहर है ।

(iii) दडस्वरूप बर्थ किराया प्रभारित करने की शर्त केवल उन जलयानो के मामले मे है जिनके पास तापन व्यवस्थाए नही होती । इस मामले मे जलयान के पास तापन व्यवस्थाए थी । इसलिए दडस्वरूप प्रशुल्क किराया प्रभारित करने के लिए व्यापार नोटिस मे निर्धारित शर्त का कड़ाई से पालन नही किया गया है ।

#### बंबई वाणिज्य एवं उद्योग चैम्बर (बीसीसीआई)

(i) थेमेरा पर दडस्वरूप बर्थ किराया निम्नलिखित कारणो से प्रभारित नहीं किया जाएगा -

(क) दिए गए साक्ष्य से यह स्पष्ट है कि जलयान ने माल उत्तराई दर मे सुधार करने के लिए मानवीय स्तर पर जो कुछ भी संभव हो सकता था वह सब किया । इससे भी महत्वपूर्ण बात यह है कि ऐसा नही लगता कि जलयान कार्गो तापमान बनाए रखने या जलयानो पर कई गुण उत्तराई दाब बनाए रखने मे असमर्थ रहा हो । वास्तव मे सभी प्रमाणो से पता चलता है कि 'थेमेरा' ने उन सभी उत्तराई पैरामीटरो को पूरा किया जिनकी इस प्रकार के जलयान से अपेक्षा की जाती है ।

(ख) यह स्पष्ट है कि उत्तराई की दर धीमी होने का कारण था कार्गो का स्वरूप । माल उत्तराई की छोटी लाइने और बूस्टर पम्प की दक्षता को भी सहायक कारक माना जा सकता है । इन कारको पर थेमेरा का कोई नियन्त्रण नही था ।

(ग) बर्थ मे अधिक समय रुकने के लिए 'थेमेरा' द्वारा वहन किए गए अतिरिक्त प्रभार, सचालन (पायलट) प्रभार बर्थ धेरने और पुन बर्थ धेरने के लिए कर्षण प्रभार के कारण थेमेरा पर पहले ही काफी वित्तीय बोझ डाला जा चुका है ।

(घ) दिए गए साक्ष्य से यह स्पष्ट नही है कि थेमेरा के बर्थ मे लंबे समय तक रहने के कारण क्या पत्तन को भी कोई नुकसान हुआ ।

(ii) पक्षकारों को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण के समक्ष ऐसे मामलों को समीक्षा हेतु लाने के लिए प्रोत्साहित नहीं करना चाहिए । ये तो पत्तन के कारोबार में प्रतिदिन होने वाली घटनाएं हैं और यदि यह प्रवृत्ति बनी रही तो प्राधिकरण के पास काम की भरमार हो जाएगी और वह अन्य अधिक महत्वपूर्ण कार्यों को करने में समर्थ नहीं होगा ।

4.1 इस मामले में 21 नवंबर, 2000 को मुंबई में जेएनपीटी के कार्यालय में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए :-

### मैसर्स सप्लाइ शिपिंग एण्ड ट्रांसपोर्ट सिस्टम प्रॉजेक्ट

(i) 'थेमेरा' जलयान अधिक लागत वाला चार्टरिंग जलयान है ।

(ii) बर्थ धेरने के समय, हमारे आगे एक छोटा जलयान था जो बर्थ खख4 में जा सकता था । उसके संचलन के लिए तलकर्षण (ड्रेजिंग) रोक दिया गया था । हमने तलकर्षण बंद करने के समय का भी भुगतान किया । इससे काम की गति बढ़ाने की हमारी रुचि का पता चलता है ।

(iii) टैंक में अधिकतम तापमान बनाए रखा गया । काम बंद नहीं किया गया ।

(iv) चूंकि माल उत्तराई मे तेजी नहीं आई अतः हमें फिल्टरों की जांच करने के लिए दो घटे से भी अधिक समय के लिए उत्तराई का काम बंद करना पड़ा । परंतु किसी अवरोध का पता नहीं चला ।

(v) जेएनपीटी ने हमें कम निष्पादन का दोषी ठहराया । वे हमें बाहर करना चाहते थे ।

(vi) जेएनपीटी लंगर स्थल पर हमारा बड़ा जलयान नहीं जा सका । पत्तन छोड़ने का विकल्प था । माल की उत्तराई जारी रखनी पड़ी क्योंकि हमें पत्तन छोड़ने के लिए सीमाशुल्क की मंजूरी की आवश्यकता थी जो हमें नहीं मिली थी ।

(vii) एक बार और काम बंद करना पड़ा तब टैंक फार्म के बूस्टर पम्प मे समस्या का पता चला ।

(viii) पोतवाहकों के साथ गहन परामर्श करने के बाद, खराब निष्पादन का कारण सघन श्यानता होने का पता चला । पोतवाहकों को भी निर्दिष्ट सुरक्षा सीमा से अधिक तापन न करने का सुझाव दिया गया ।

(ix) जलयान मे कोई खराबी नहीं थी । माल उत्तराई की धीमी गति जलयान के कारण नहीं थी । अतः कार्गो समस्याओं के लिए जलयान को तो दंड नहीं दिया जाना चाहिए ।

(x) व्यापार नोटिस केवल बिना तापक वाले जलयानों पर लागू होता है । हमारे पास तापन व्यवस्थाएं थीं ।

- (xi) जेएनपीटी की दरों के मान में केवल 2 घंटों से अधिक की कामबंदी शामिल है। हमने दो घंटे से कम समय के लिए ही काम बंद रखा।
- (xii) व्यापार नोटिस में निर्धारित बिंदुओं को महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया था। हमारे मालिक इस मांग को स्वीकार करने से इंकार करते हैं।
- (xiii) जिस समय व्यापार नोटिस जारी किया गया, उस समय हमने महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण का अनुमोदन न मिलने के बारे में हमने मौखिक विरोध किया। परंतु हमने इसके बारे में आगे कुछ नहीं किया।
- (xiv) हम यह कार्गो लंबे समय से ला रहे हैं। अतः हमने कार्गो के बारे में विस्तार से जॉच नहीं की। हो सकता है हम आगे करे।
- (xv) सुख्खा सीमा से  $4^{\circ}$  अधिक तापन परेषिती की अनुमति से किया गया था। (जेएनपीटी से कोई अनुमति नहीं ली गई)।
- (xvi) हमने सभी तकनीकी पैरामीटरों को पूरा किया है। समस्या कार्गो की थी।
- (xvii) सर्वेक्षक परेषिती का था। हमने उनकी रिपोर्ट स्वीकार नहीं की। हमने लिखित में विरोध किया।
- (xviii) पायलट के जहाज पर चढ़ने के समय से हमारे बर्थ लेने के समय तक हम तापक नहीं चला सके। इसीलिए बर्थ में तापमान  $57^{\circ}$  सेटीग्रेड नहीं हो पाया।
- (xix) यह असाधारण स्थिति चूंकि जलयान में खराबी के कारण नहीं थी अतः व्यापार नोटिस के खंड 4 के अनुसार दावे में छूट दी जानी चाहिए।
- (xx) बर्थ लेने के बाद शुरू के 10 घंटों को छोड़कर शेष हर समय तापमान और दाब 'चार्टर पार्टी' मानदंड से अधिक रहा।

#### जवाहर लाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी)

- (i) हमने कामबंदी के लिए प्रभार लिए हैं। हमने नया कुछ भी प्रभारित नहीं किया है। दंडस्तरूप दर निर्धारित है। व्यापार परिपत्र पर्याप्त विचार-विमर्श के बाद जारी किया गया है।
- (ii) 300 मी.ट. प्रति घंटे का मानदंड उनकी प्राप्ति से काफी कम है।
- (iii) व्यापार नोटिस में इन सभी शर्तों का उल्लेख है।
- (iv) उनका कहना है कि वे इससे पहले 'उच्च श्रेणी के जलयान' लाते रहे हैं। इसका अर्थ यह हुआ कि इस बार जलयान में क्षमता की कमी थी।

(v) यदि बिल बनाने में कोई त्रुटि हुई होगी जैसे कि 2 घंटे से भी कम समय की कामबंदी के लिए शास्ति लगाई गई होगी तो हम उसे ठीक कर देंगे ।

(vi) अपने लिखित निवेदन में हमने गणना करने की पद्धति को स्पष्ट किया है ।

(vii) हम प्रतिदिन 20 घंटे का प्रचालन समय मानते हैं ।

(viii) जेएनपीटी का जहाज और टैंक फार्म अंतरण में कोई संबंध नहीं है क्योंकि यह एक स्वतंत्र व्यवस्था है ।

(ix) बर्थ घेरने के बाद 10 घंटे तापमान कम रहने का दावा गलत है । यह लगभग 30 घंटे कम रहा ।

(x) दुगुने प्रभार नहीं हो सकते । हम विवरणों की जॉच करेंगे और यदि कोई गलती होगी तो उसे ठीक करेंगे ।

#### भारतीय मर्चेट चैम्बर (आईएमसी)

(i) व्यापार नोटिसों में कार्यविधि/प्रचालन संबंधी मुद्दे होते हैं । क्या उन पर प्राधिकरण का अनुमोदन लिया जाना चाहिए ?

(ii) व्यापार नोटिसों के जरिये ऐसे हजारों मसले सुलझाए जाते हैं । उनके लिए प्राधिकरण को तंग कैसे किया जा सकता है ? यहाँ तक कि जेएनपीटी के न्यासी बोर्ड को भी ऐसे मामलों में तंग नहीं किया जाता ।

4.2 संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी ने एक लिखित निवेदन प्रस्तुत किया । उसमें जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत मुख्य बातें निम्नलिखित हैं :-

(i) व्यापार परिपत्र जारी करने से पहले जेएनपीटी में कार्बन ब्लॉक फीड रस्टॉक उतारने के लिए 13 जलयान लाए गए थे । इन जलयानों की औसत प्रवाह दर 300 मी.ट. प्रति घंटा थी जिसे व्यापार परिपत्र में निर्धारित मानदंड मानने के लिए युक्तिसंगत समझा गया ।

(ii) सम्प्राट शिपिंग से वह आदर्श तापमान बताने के बारे में कहा गया जिस पर प्रवाह अधिकतम होगा और माल लदान पत्तन से तापन अनुदेश तथा वह तापमान रेज बताने के लिए भी कहा गया जिसमें कार्गो को गर्म किया जा सकता है । सम्प्राट शिपिंग ने सूचना दी कि जिस तापमान पर प्रवाह दर अधिकतम होगी उस तापमान को बताने के बारे में कोई दस्तावेज नहीं है । लदान पत्तन में जारी विश्लेषण प्रमाण पत्र से यह पता चलता है कि अच्छी प्रवाह दर प्राप्त करने के लिए कार्गो को  $155^{\circ}$  फा० ( $68.33^{\circ}$  सें.ग्रे.) तक गर्म किया जा सकता है ।

(iii) चार्टर पार्टी का निर्देश है कि जलयान टैंक के तापमान को बर्थ घेरने से पहले  $57^{\circ}$  सें.ग्रे. ( $134.6^{\circ}$ फा.) रखा जाएगा जिससे कार्गो को निर्बाध उतारा जा सके । परेषिती ने सम्प्राट शिपिंग से अनुरोध किया कि वह जलयान के मास्टर को इस तापमान को बनाए रखने की सूचना दे दे और सम्प्राट शिपिंग ने ऐसा किया । परंतु जलयान पहले से किए गए अनुरोध के बावजूद  $57^{\circ}$  सें.ग्रे. पर तापमान बनाए रखने से असमर्थ रहा ।

- (iv) चार्टर पार्टी तापमान को न बनाए रख पाने और लदान पत्तन द्वारा यथा विनिर्दिष्ट अपेक्षित तापमान पर कार्गो को गर्म न किए जाने के कारण माल उत्तराई की दर में कमी आई ।
- (v) व्यापार नोटिस का क्रियान्वयन करने के बाद जेएनपीटी ने विभिन्न प्रकार का कार्गो लाने वाले 6 जलयानों पर दंडस्वरूप बर्थ किराया लगाया है ।
- (vi) व्यापार नोटिस के अनुपालन में एमटी थेमेरा पर खराब निष्पादन के लिए दंडस्वरूप बर्थ किराया प्रभारों की वसूली करना सही और न्यायोचित है ।

5. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना, और उपलब्ध रिकार्डों के आधार पर, तथा संयुक्त सुनवाई में दिए गए तर्कों पर विचार करने पर निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट होती है :-

- (i) जेएनपीटी ने प्रारंभिक आपत्ति यह उठाई है कि विवाद महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 53 के अंतर्गत आता है जिसके अधीन न्यासी बोर्ड मामले पर निर्णय लेने के लिए सक्षम है ।

इस प्राधिकरण के समक्ष प्रस्तुत अभ्यावेदन दंडस्वरूप बर्थ किराये में छूट / अधित्याग के लिए नहीं है । आवेदक ने प्रशुल्क लगाने की वैधता पर सवाल उठाया है । दूसरे शब्दों में कहा जा सकता है कि मामला यह निर्णय किए जाने के लिए है कि क्या जेएनपीटी व्यापार परिपत्र के जरिये प्रशुल्क शर्त निर्धारित कर सकता है ।

इस मामले में प्रशुल्क संबंधी मुद्दा उठाया गया है अतः इसे न्यासी बोर्ड द्वारा निर्णय किए जाने के लिए नहीं छोड़ा जा सकता ।

- (ii) बीसीसीआई ने यह सुझाव दिया है कि पक्षकारों को इस प्रकार के मामले प्राधिकरण के समक्ष लाने के लिए प्रोत्साहित नहीं किया जाना चाहिए क्योंकि परिणामी कार्यभार से प्राधिकरण के लिए अपने अन्य महत्वपूर्ण कार्यों को पूरा करना मुश्किल हो जाएगा ।

प्राधिकार अलग-अलग पत्तन न्यासों से प्राप्त इस प्रकार के अभ्यावेदनों पर विचार करने के कारण बढ़ने वाले कार्यभार के प्रति पूरी तरह जागरूक है । प्राधिकरण को पत्तन प्रशुल्कों को विनियमित करने की सांविधिक जिम्मेदारी सौंपे जाने से पत्तन न्यास द्वारा प्रशुल्कों के गलत लागू करने से संबंधित अभ्यावेदन को अनदेखा नहीं कर सकता । इसके अलावा यह विश्वास करना निराधार होगा कि प्राधिकरण इस प्रकार के अभ्यावेदनों पर विचार करने के कारण अधिक महत्वपूर्ण मामलों पर ध्यान नहीं दे रहा है ।

- (iii) आवेदक और जेएनपीटी द्वारा दिए गए तर्कों और प्रस्तुत रिकार्डों से यह एकदम साफ हो जाता है कि आवेदक को उस माल उत्तराई दर की जो उसके जलयान को बनाए रखनी होती है और उस तापमान की जिस पर उत्तराई की जा सकती है, पूरी जानकारी थी । यह पूर्व जानकारी होने पर भी जलयान अपेक्षित तापमान बनाए नहीं रख सका जो कि उसके खराब निष्पादन का मूल कारण है । आवेदक द्वारा कार्गो, जलयान आदि की तकनीकी विशेषताओं के बारे में, तापमान न बनाए रखने के लिए दिए गए तर्क विधिसम्मत हो सकते हैं, परंतु ऐसा कोई कारण नहीं है कि पत्तन न्यास द्वारा बर्थ में निष्पादन की शर्त निर्धारित करने तथा इन शर्तों को अग्रिम अधिसूचित किए जाने के बाद वह इन तर्कों को क्यों स्वीकार करे और निष्पादन शर्तों में छूट करो दे ।

आवेदक का यह तर्क कि माल उत्तराई की दर जलयान के कारण धीमी नहीं थी अतः जलयान को सजा नहीं दी जानी चाहिए क्योंकि कार्गो की समस्या उसके कारण नहीं है । आवेदक जेएनपीटी द्वारा निर्धारित निष्पादन शर्तों को पूरी तरह जानने के बाद ही कार्गो लाया । उत्तराई पत्तन द्वारा निर्धारित निष्पादन शर्तों का अनुपालन करने की जिम्मेदारी जलयान की है क्योंकि वही कार्गो लाया है । यदि इन शर्तों को पूरा नहीं किया जाता है तो पत्तन द्वारा दाइक प्रावधान करना उचित है ।

(iv) आवेदक ने यह आरोप लगाया है कि जेएनपीटी ने खराब निष्पादन के लिए और कामबंदी के लिए दंडस्वरूप बर्थ किराये का दावा किया है । आवेदक का तर्क है कि यह दोहरी शास्ति है क्योंकि कामबंदी संभावित तकनीकी समस्याओं को दूर करने के लिए की गई थी जिसके कारण खराब निष्पादन हुआ ।

जेएनपीटी की दरों के मान मे दो घंटे से भी अधिक समय तक लगातार कार्गो के प्रहस्तन कार्यों को बंद करने पर दंडस्वरूप बर्थ किराया प्रभारों की वसूली निर्धारित है । आवेदक ने यह भी उल्लेख किया है कि जेएनपीटी ने 15 मिनट से भी कम की अवधि के लिए कार्यों को बंद करने के लिए दंडस्वरूप बर्थ किराया वसूल किया है । संयुक्त सुनवाई मे जेएनपीटी दो घंटे से भी कम समय के लिए काम बंद करने के लिए दंडस्वरूप बर्थ किराये की वसूली करने से संबंधित बिल बनाने में हुई त्रुटि को ठीक करने के लिए सहमत हो गया है ।

आवेदक द्वारा एक ही अपराध के लिए दोहरी शास्ति लगाने के बारे मे दिए गए तर्क विचारणीय है । जैसा कि आवेदक द्वारा बताया गया है कामबंदी खराब निष्पादन दर से संबंधित समस्याओं को सुधारने के लिए की गई थी ।

जेएनपीटी ने चूंकि जलयान के बर्थ मे ठहरने की उस पूरी अवधि के लिए दंडस्वरूप बर्थ किराया वसूल किया गया है जिस समय निष्पादन दर निर्धारित मानदंड से कम थी अतः वह उसी अवधि में की गई कामबंदी के लिए पृथक दंडस्वरूप बर्थ किराया वसूल नहीं कर सकता । इसके अलावा जेएनपीटी संयुक्त सुनवाई मे यह स्वीकार करने के लिए सहमत हो गया कि दोहरे प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते, वे यदि त्रुटि हुई होगी तो उसे दूर करने के लिए विस्तार से जाँच करेंगे ।

(v) आवेदक ने खराब निष्पादन के लिए दंडस्वरूप बर्थ किराये की वसूली को भी चुनौती दी है क्योंकि यह वसूली सक्षम प्राधिकारी द्वारा अधिसूचित प्रशुल्क मद नहीं है ।

जेएनपीटी की वर्तमान दरों के मान मे दंडस्वरूप बर्थ किराया उस स्थिति मे निर्धारित है जब जलयान बर्थ घेरने के बाद निर्दिष्ट समय मे कार्गो प्रवालन शुरू नहीं करता अथवा यदि बर्थ में निष्क्रिय खड़ा रहता है । निष्क्रियता को कार्गो प्रहस्तन प्रचालन के लगातार दो घंटों से भी अधिक समय तक निलंबित / बंद होने के रूप मे परिभाषित किया गया है । दरों के मान में ऐसी कोई निष्पादन शर्त निर्धारित नहीं है जिसका पालन न करने पर दंडस्वरूप बर्थ किराया लगेगा । जेएनपीटी ने विभिन्न प्रकार का कार्गो लाने वाले जलयानों के लिए कुछ निष्पादन मानदंड निर्धारित किए हैं और निष्पादन मानदंड का पालन न किए जाने पर दरों के मान के अनुसार दंडस्वरूप बर्थ किराये की वसूली को निर्दिष्ट किया है ।

जेएनपीटी ने दृढ़तापूर्वक कहा है कि व्यापार नोटिस में निर्धारित मानदंड विगत में इसी प्रकार के कार्गो की औसत निष्पादन दरों पर और प्रयोक्ताओं से परामर्श करके नियत किए गए थे ।

- (vi) यह स्वीकार करना होगा कि जेएनपीटी द्वारा व्यापार नोटिस इसलिए जारी किया गया कि पूर्व निर्धारित निष्पादन स्तर को प्राप्त न करने वाला जलयान बर्थ खाली कर सके जिससे इंतजार करने वाले जलयान को बर्थ में लाया जा सके । जब इस प्रकार के जलयान बर्थ धेरे रहते हैं तो इस दुर्लभ संसाधन का प्रयोग सीमित हो जाता है जो अर्थव्यवस्था के हित में नहीं है । दंडस्वरूप प्रभार निवारक उपाय के रूप में निर्धारित है । प्राधिकरण की कथित नीति प्रशुल्कों का प्रयोग करके प्रचालन दक्षता को सुधारने की है । इस दृष्टि से प्रशुल्कों का प्रयोग कम निष्पादन में सुधार करने और दुर्लभ संसाधनों के उपयोग को अधिक से अधिक बढ़ाने के लिए भी किया जा सकता है ।
- (vii) परंतु जेएनपीटी द्वारा व्यापार नोटिस में किया गया उल्लेख प्रचालन अपेक्षाओं के कारण उद्भूत दिखाई देता है । परंतु इसे दंडस्वरूप बर्थ किराया की वसूली से जोड़ दिया गया है और इसीलिए इसे बर्थ किराया प्रभारों की वसूली की शर्त की प्रकृति का माना गया है । जेएनपीटी को इस शर्त को सक्षम प्राधिकारी से अनुमोदित करना चाहिए और दरों के मान में शामिल करना चाहिए ।

सक्षम अधिकारी से इस प्रकार का अनुमोदन न मिलने के कारण जेएनपीटी द्वारा लागू की गई यह शर्त शून्य एवं अवधि घोषित की जा सकने वाली प्रतीत होती है । यह कहना प्रासंगिक होगा कि जेएनपीटी की वर्तमान दरों के मान में अनुसूची 1 के नोट 6, धारा 1 (क)-बर्थ किराये में यह निर्दिष्ट है कि 'उपर्युक्त अनुसूची के अंतर्गत शामिल न की गई अन्य सभी मदों या सेवाओं के लिए दरे अध्यक्ष द्वारा यथा निर्धारित होगी ।' भले ही यह उल्लेख महापत्तन न्यास अधिनियम में पत्तन प्रशुल्कों के अनुमोदनार्थ दी गई बातों की सामान्य स्कीम के अनुरूप नहीं है तथापि प्राधिकरण इस तथ्य को अनदेखा नहीं कर सकता कि शक्तियों का यह प्रत्यायोजन उस महत्वपूर्ण समय में जेएनपीटी के अध्यक्ष को उपलब्ध था जब व्यापार नोटिस जारी किया गया था अतः यह स्वीकार करना उचित होगा कि जेएनपीटी द्वारा जारी किया गया व्यापार नोटिस उसके अध्यक्ष को उपलब्ध प्रत्योजित शक्तियों के कारण कानूनी शक्ति रखता है ।

उपर्युक्त परिस्थितियों के मद्देनज़र, आवेदक का यह आरोप कि जेएनपीटी द्वारा बनाया गया बिल सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क पर आधारित नहीं था, सही नहीं है ।

- (viii) इस मामले में उपर्युक्त स्थिति स्पष्ट होने के बावजूद यह जॉच करना प्रासंगिक होगा कि क्या अध्यक्ष (जेएनपीटी) को 'बर्थ किराया' की अनुसूची में उल्लिखित न की गई सेवाओं के लिए दर निर्धारित करने के लिए प्रत्यायोजित शक्ति जारी रखी जा सकती हैं । जैसा कि पहले कहा गया है कि शक्तियों का यह प्रत्यायोजन महापत्तन न्यास अधिनियम के प्रशुल्क निर्धारण से संबंधित उपबंधों के अनुरूप नहीं है । यह उल्लेखनीय है कि यह खड़ प्राधिकरण के बनने से पहले जेएनपीटी में दरों के मान में शामिल करने के लिए भारत सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया था । जब महापत्तन न्यास अधिनियम में प्राधिकरण को विशेष रूप से दरों का मान बनाने की शक्ति दी गई है तो फिर इस शक्ति का और किसी अधिकारी को प्रत्यायोजन नहीं किया जा सकता । इस दृष्टि से जेएनपीटी के दरों के मान में विशेष रूप से उल्लिखित न की गई मदों के लिए दरे निर्धारित करने की अनुमति देने का खंड तत्काल प्रभाव से हटाया जा सकता है ।

6 परिणामस्वरूप और उपर्युक्त कारणों से, तथा समग्र विचार - विमर्श के आधार पर प्राधिकरण एतद्वारा निम्नलिखित निर्णय करता है -

- (i) मैसर्स सप्राट शिपिंग एण्ड ट्रारापोर्ट सिस्टम्स प्रा० लि० द्वारा प्रस्तुत अभ्यावेदन को खारिज किया जाता है।
- (ii) जेएनपीटी की दरों के मान को अनुसूची माग (क) के खड 6- वर्थ किराया प्रभार को तत्काल प्रभाव से हटाकर संशाधित किया जाता है।
- (iii) जेएनपीटी को निवेश दिया जाता है कि वह त्रुटियाँ दूर करक (अर्थात दो घंटे से कम समय के लिए कारों प्रहस्तन कारों के बद रहने का समावेश करक) अपने विलों का ठीक करे और अतिव्याप्ति को (अर्थात कामबद्धी तथा ठहरने की भाँधिक अवधि के लिए दोहरे प्रभार लेने की अतिव्याप्ति को) दूर करे।
- (iv) जेएनपीटी यिभिन्न प्रकार का द्रव कारों लाने वाले जलयानों द्वारा प्राप्त निष्पादनों पर विचार करन के बाद अपनी दरों के मान से जलयानों के निष्पादन मानदंडों के राभावित समावेश का प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा।

एम सल्म, भैषज्यक्ष

[ विज्ञापन/III/IV/143/असाधारण/2000 ]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 9th March, 2001

**No. TAMP/82/2000-JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 49 of the Major Port Trusts Act 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the representation submitted by M/s Samrat Shipping & Transport System Private Limited relating to penal berth hire imposed by the Jawaharlal Nehru Port Trust for poor performance of their Tanker 'Themera', as in the Order appended hereto

### SCHEDULE Case No. TAMP/82/2000-JNPT

**M/s. Samrat Shipping & Transport System  
Private Limited**

---

**Applicant**

**Vs**

**The Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

---

**Respondent**

**ORDER**  
(Passed on this 14th day of February 2001)

M/s. Samrat Shipping & Transport System Private Limited has submitted a representation against penal berth hire imposed by the Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for poor performance of the Tanker 'Themera' during her stay at the JNPT from 28 April 2000 to 1 May 2000.

2.1. In their representation, M/s. Samrat Shipping have stated that the tanker 'Themera' called at the JNPT on 28 April 2000 to discharge 16,500 MT of Carbon Block Feed Stock (CBFS). During the operation, the discharge rate was found to be lower than that which has been achieved at the JNPT by other vessels of CBFS brought to the JNPT by them. Initially, it was assumed by the Applicant that the cargo temperature was below the required charter party temperature and, therefore, the discharge rate was low. Later, even when the charter party temperature was attained no perceptible increase in the discharge rate was noticed.

2.2. The shipper of the cargo informed the Applicant that all earlier cargoes shipped were of lesser viscosity, while cargo brought by the vessel in question was of higher viscosity. The Applicant was further informed by the Shipper that a higher discharge rate could not be attained unless the temperature was raised considerably higher; and, there was an inherent danger of explosion in raising the temperature of this cargo beyond a point. All these reasons were reportedly informed to the JNPT officials by the Applicant.

2.3. The JNPT tried to pull out the vessel from the berth, due to its poor performance. The Customs, however, did not give permission; and, therefore, the vessel had to complete her discharge at the going rate and sailed on 1 May 2000.

2.4. The Applicant had received a bill from the JNPT for Rs.25,10,541/- as penal berth hire for three days.

2.5. In this backdrop, the Applicant has made the following pleadings for consideration:

- (i). The penal berth hire charge mentioned in the bill of the JNPT was not a tariff notified in the Gazette by the TAMP.
- (ii). The provisions of the trade notice dated 7 March 2000 issued by the JNPT were applied wrongly. The Trade Notice only mentioned about penal berth hire on vessels for poor performance, if the vessels are not fitted with heating arrangements.
- (iii). Penal berth hire has been demanded for three stoppage of cargo operation, even though this was done to eliminate the reasons for slow discharge.

- (iv). The JNPT has billed for one stoppage of 15 minutes even though the JNPT's notified tariff states that Penal berth hire is charged when the stoppage has been of a duration of more than 2 hours.
- (v). Billing for stoppage as well as for poor performance including the stoppage periods is a double punishment for a single or no fault.

3. The representation of the Samrat Shipping was forwarded to the JNPT for comments. The representation was also circulated to the Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA), Bombay Chamber of Commerce and Industry (BCCI) and Indian Merchant Chamber (IMC). The comments received from them are summarised below:

**Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)**

- (i). The JNPT has formulated certain performance parameters for vessels carrying liquid cargo in bulk in consultation and after deliberations with the concerned users of the Port. These were incorporated in a Trade Notice dated 7 March 2000. Such performance parameters are subject to review and revision from time to time depending on the cargo pattern, parcel size and type of the vessels.
- (ii). If a liquid vessel does not achieve the performance level due to any fault on its part, the JNPT reserves the right to take out the vessel from berth and allow a waiting vessel to berth. Alternatively, penal berth hire charge as per notified tariff for the additional period of stay at berth is levied. This was decided in the overall interest of Port as well as of users by way of maintaining a minimum level of performance and for better utilisation of port facilities.
- (iii). The users have the option to appeal to the Port for remission of penal berth hire charges if the failure to perform is for reasons beyond their control. The Board of Trustees is empowered to consider such cases under Section 53 of the MPT Act. In this case the vessel failed to achieve the discharge rate due to inadequacy of the heating system on board and hence attracted penal berth hire charges. The vessel agents had made written representation to the Port for remission of the penal berth hire charges and the Port had rejected their appeal for reasons stated above.
- (iv). It is not understood why the Samrat Shipping have approached the TAMP on the subject matter which is covered under Section 53 of MPT Act and not a case for fixation of tariff.

**Mumbai and Nhava-Sheva Ship-Intermodal Agents' Association (MANSA)**

- (i). The JNPT can not levy penal berth hire on the authority of a circular, as it will tantamount to change in tariff and any tariff amendment requires approval of TAMP, as per the Major Port Trusts Act, 1963.
- (ii). The arguments put forth by the Samrat Shipping regarding inherent quality of the cargo resulting in slow discharge of the commodity can be accepted unless the Port has other facts on their record. Moreover, stoppages of work for 15 minutes have also been billed and the action of the Port seems arbitrary and iniquitous and beyond the scope of the Major Port Trusts Act.
- (iii). The condition for charging penal berth hire is only in case of vessels not having heating arrangements. In the instant case, the vessel did have heating arrangements, hence, the condition prescribed in the trade circular for charging penal tariff hire has not been strictly followed.

**Bombay Chamber of Commerce and Industry (BCCI)**

- (i). Penal berth hire on Themera shall not be charged for the following reasons:
  - (a). From the evidence provided, the ship did all that was humanly possible to improve the discharge rate. More importantly, it does not seem that the equipment on the vessel was unable to maintain cargo temperature or discharge pressure at the ships manifold. In fact all evidence shows that 'Themera' achieved the discharge parameters that any vessel of this type is expected to.
  - (b). It is evident that the slow discharge rate was due to the nature of the cargo. Small discharge lines and the efficiency of the booster pump may have been contributing factors. These factors are outside the Themera's control.
  - (c). Additional charges borne by the 'Themera' for the longer berth stay, pilotage and towage for berthing and re-berthing will have already imposed a considerable financial burden on the Themera.
  - (d). It is unclear from the evidence provided whether there was any opportunity loss for the port due to Themera's long berth stay.
- (ii). Parties should be discouraged from bringing such cases for review to the TAMP. These are everyday occurrences in the port business and if this trend is allowed to continue TAMP will be inundated with work and will not be able to cope with its other, more important duties.

4.1. A joint hearing in this case was held at the JNPT office in Mumbai on 21 November 2000. At the joint hearing following submissions were made:

**M/s. Samrat Shipping & Transport Systems Private Limited**

- (i). The vessel "Themera" is a high cost chartering vessel.
- (ii). At the time of berthing, a small vessel was ahead of us, which could go to the berth BB4. Dredging was stopped to enable that movement. We paid for dredger down time also. This shows our desire to speeding up the operation.
- (iii). Maximum temperature was maintained at the tank. There was no let up.
- (iv). Since discharge did not pick up, we stopped the discharge for more than two hours to check up filters. No clogging was detected.
- (v). The JNPT faulted us for under performance. They wanted to pull us out.
- (vi). The JNPT anchorage could not take our large vessel. The option was to leave the Port. The discharge had to continue as we needed Customs clearance to leave the Port, which was not given.
- (vii). Another stoppage was made and the problem was traced to a booster pump in the tank farm.
- (viii). After a frantic consultation with shippers, the thicker viscosity factor was detected as the reason for poor performance. Shippers also advised against heating beyond a stipulated safety limit.
- (ix). The vessel had no defects. The slow discharge was not due to the vessel. The Vessel, therefore, should not be punished for cargo problems.

- (x). The trade notice is applicable only on vessels without heaters. We had heating arrangements.
- (xi). The JNPT Scale of Rates covers only stoppages of over 2 hours. Ours was less than 2 hours.
- (xii). The points made in the trade notice were not approved by the TAMP. Our principals refuse to accept the demand.
- (xiii). When the trade notice issued, we verbally protested about the lack of TAMP's approval. We did not, however, pursue it further.
- (xiv). We have been bringing this cargo since long. We therefore, did not go too much into cargo details. May be we should have.
- (xv). Heating 4° above safety limit was done with the permission of the consignee. (No permission was taken from the JNPT).
- (xvi). We have conformed to all technical parameters. The problem was with cargo.
- (xvii). The surveyor was of the consignee. We have not accepted their report. We have protested in writing.
- (xviii). From the time the pilot boarded to the time we berthed we could not operate the heaters. Hence the temperature was not 57°C at berthing.
- (xix). Since the extraordinary situation was not due to the vice of the vessel, in terms of clause 4 of the trade notice, the claim must be waived.
- (xx). At all times, other than the initial 10 hours after berthing, the temperature and pressure were above the 'Charter Party' norm.

#### Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT)

- (i). We have charged for idling. We have not charged anything new. There is a penal rate prescribed. The Trade Circular has been issued after due consultations.
- (ii). The norm of 300 MT per hour is well below their achievements.
- (iii). The trade notice states all this conditions.
- (iv). They say, they have been bringing earlier with 'high class vessels'. That means this time, the vessel lacks the capability.
- (v). If there are errors in billing like penalty for less than 2 hours of stoppage, we will correct.
- (vi). In our written submission we have explained the method of calculations.
- (vii). We take 20 hours per day as the operating time.
- (viii). The JNPT is not concerned with the ship and tank farm transfer as it is an independent arrangement.
- (ix). The claim of temperature being less for 10 hours after berthing is wrong. It was for over 30 hours.
- (x). There cannot be double charge, we will examine details and eliminate overlaps, if any.

**Indian Merchant Chamber (IMC)**

- (i). Trade notices covers procedural/operational issues. Should they go to TAMP for approval?
- (ii). Thousands of such issues are settled through trade notices. How can TAMP be bothered about them? Even the Board of Trustees of the JNPT is not bothered by such cases.

4.2. At the joint hearing, the JNPT made a written submission. The salient points made by the JNPT therein are as follows:

- (i). Prior to issue of the Trade Circular, 13 vessels were brought to the JNPT for discharge of CBFS. The average flow rate in respect of these vessels was in excess of 300 MT per hour, which was considered to be reasonable for fixing the norm prescribed in the Trade Circular.
- (ii). Samrat Shipping was asked to intimate ideal temperature at which the flow would be maximum and also the heating instructions from the load port and the temperature range in which the cargo can be heated. Samrat Shipping has informed that there is no document to show the temperature at which the flow rate will be maximum. The certificate of analysis issued at the load port indicates that cargo can be heated upto 155° F(68.33° C) to achieve good flow rate.
- (iii). The Charter Party stipulates that vessel tank temperature is to be maintained at 57° C (134.6° F) prior to berthing to ensure smooth discharge of cargo. The consignee had requested the Samrat Shipping to convey to the Master of the vessel to maintain this temperature, which Samrat Shipping had done. The vessel, however, failed to maintain the temperature at 57° C, inspite of the prior request.
- (iv). The failure to maintain the charter party temperature and heat the cargo to the required temperature as specified by the load port has lead to the poor discharge rate.
- (v). Subsequent to the implementation of the trade notice, the JNPT has imposed penal berth hire on 6 vessels carrying different types of cargo.
- (vi). The levy of penal berth hire charges on MT Themera for poor discharge rate in accordance with the trade notice is correct and justified.

5. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and based on the records available, and taking into account the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The JNPT has raised a preliminary objection that the dispute is seen to be covered by Section 53 of the MPT Act under which its Board of Trustees is the competent authority to decide the matter.

The representation made before this Authority is not for remission/waiver of the penal berth hire. The Applicant has questioned the legality of application of the tariff. In other words, the issue to decide is whether the JNPT can prescribe such a conditionality governing the tariff through a trade circular.

This issue raised being a tariff related one, it cannot be left to the Board of Trustees to decide.

- (ii). The BCCI has made a suggestion that parties should be discouraged from bringing cases of this nature before this Authority since the resultant workload

will make it difficult for this Authority to cope up with its other important functions.

This Authority is well aware of the increasing workload as a result of entertaining such representations from individual port users. This Authority being entrusted with the statutory responsibility of regulating port tariffs cannot ignore a representation about wrong application of tariffs by a Port Trust. Further, it is totally baseless to believe that the Authority has not engaged its attention to more important matters just because representations of this type are being entertained.

(iii). From the arguments advanced and records submitted by the Applicant and the JNPT, it becomes crystal clear that the Applicant was well aware of the discharge rate his vessel had to maintain and the temperature at which such discharge could take place. Even with this prior knowledge, the vessel did not maintain the required temperature, which is the root cause of poor performance. The arguments made by the Applicant about the technical features of the cargo, the vessel, etc., for not maintaining the temperature may be valid; but, there is no reason why a Port Trust having prescribed a condition for performance at berth and notified such conditions well in advance should accept such arguments and relax the performance conditions.

The Applicant's argument that the slow discharge was not due to the vessel and hence the vessel should not be punished for cargo problems is devoid of merit. The Applicant has brought the cargo knowing well the performance conditions imposed by the JNPT. It is the responsibility of the vessel to comply with the performance conditions prescribed by the discharge port since it has brought the cargo. If such conditions are not fulfilled, it is reasonable for the Port to invoke penal provisions.

(iv). The Applicant has also alleged that the JNPT had claimed penal berth hire for poor performance as well as for stoppage of work. The Applicant's argument is that it is a double penalty since stoppage of work was made to rectify the possible technical problems, which caused poor performance.

The JNPT Scale of Rates prescribes levy of penal berth hire charges for stoppage of cargo handling operations continuously for more than two hours. The Applicant has also mentioned that the JNPT has levied penal berth hire for stoppage of operations even for a period of less than 15 minutes. At the joint hearing, the JNPT agreed to correct the errors in billing relating to levy of penal berth hire for stoppage of work for less than two hours.

The Applicant arguments about imposing double penalty for the same offence merits consideration. The stoppage of work, as pointed out by the Applicant, arises in the context of rectifying the problems relating to poor discharge rate.

Since the JNPT has levied penal berth hire for the entire period of vessel's stay at berth when the discharge rate was below the prescribed norm, it cannot levy a separate penal berth hire for the stoppages of work occurred during the same period. Here, again, the JNPT agreed at the joint hearing that there could not be double charge; they would examine details to eliminate overlaps, if any.

(v). The Applicant has also challenged the levy of penal berth hire for poor performance since this levy is not a tariff item notified by the competent authority.

The existing Scale of Rates of the JNPT prescribes penal berth hire if a vessel does not commence cargo operations within a stipulated time after berthing or if it idles at berth. Idling is defined as suspension / stoppage of cargo handling operation continuously for more than two hours. The Scale of Rates does not

prescribe any performance conditions, non fulfillment of which will attract penal berth hire. The JNPT has introduced certain performance norms for vessels carrying different types of cargo and stipulated levy of penal berth hire, as per the Scale of Rates, if the performance norm is not achieved.

The JNPT has maintained that the norms prescribed in the Trade Notice were fixed on the average discharge rates of similar type of cargo in the past and after a detailed consultation with the users.

- (vi). It is recognised that the Trade Notice has been issued by the JNPT to require a vessel not achieving the predetermined performance level to vacate the berth so that a waiting vessel can be brought to the berth. When such vessels continue to occupy the berth, a scarce resource is restricted in its usage, which is not in the interest of the economy. Penal charges are prescribed to act as a deterrent measure. This Authority's stated policy is to improve operational efficiency using the tariff leverage. In this respect, tariffs can also be used to discourage under performance and for maximizing utilization of scarce resources.
- (vii). The prescription made by the JNPT in the Trade Notice is, however, seen to arise due to operational requirements. But, it is linked to levy of penal berth hire and hence it assumes the nature of a conditionality governing the levy of berth hire charges. The JNPT should have sought ratification of this conditionality from the competent authority and included it in its Scale of Rates.

In the absence of such approval from the competent authority, the conditionality introduced by the JNPT may appear to qualify for being declared as null and void. It is relevant here to mention that Note 8 of Schedule 1, Section 1(a) Berth Hire in the existing Scale of Rates of the JNPT stipulates that "for all other items or services not covered under the above schedule, the rates will be as fixed by the Chairman". Even though this prescription is not in line with the general scheme of things envisaged in the MPT Act for approval of port tariffs, this Authority cannot ignore the fact that this delegation of power was available to the Chairman, JNPT at the material point of time at which the Trade Notice was issued. It is, therefore, reasonable to hold that the Trade Notice issued by the JNPT has legal force by virtue of the delegated powers available to its Chairman.

In view of the circumstances explained above, the Applicant's allegation that the billing done by the JNPT was not based on a tariff approved by the competent authority is not sustainable.

- (viii). Notwithstanding the above position emerging in this case, it is relevant to examine whether the power delegated to the Chairman (JNPT) to fix rates for services not mentioned under the schedule of 'Berth Hire', can be allowed to continue. As has been mentioned earlier, this delegation of power is not consistent with the provisions of the MPT Act relating to tariff fixation. It is noteworthy that this clause was approved by the Government of India for inclusion in the Scale of Rates in the JNPT before this Authority was created. When the MPT Act specifically empowers this Authority to frame the Scale of Rates, there cannot be any further delegation of this power to any of the functionaries in the regulated entities. Viewed from this perspective, the clause in the Scale of Rates of the JNPT permitting the Chairman to fix rates for items not specifically mentioned deserves to be deleted with immediate effect.

6. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority hereby decides as follows:

- (i). The representation made by M/s. Samrat Shipping & Transport Systems Private Limited is rejected.

- (ii). JNPT Scale of Rates is amended by deleting Clause 6 of Schedule 1 Section 1(a) – Berth Hire Charges with immediate effect.
- (iii). The JNPT is directed to correct its bills to remove errors (i.e. inclusion of stoppages of cargo handling operations of less than two hours) and eliminate overlap (e.g., double charging for stoppage of work and overstaying).
- (iv). The JNPT shall submit a proposal for prospective inclusion of the performance norms of vessels in its Scale of Rates after taking into account performances achieved by vessels carrying different categories of liquid cargo.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt./III/IV/143/Exty./2000]

